新聞公報 香港特區政府

華航客機意外報告

****

根據香港民航(意外調查)規例，意外調查員正就中華航空公司MD11編號CI642於一九九九年八月二十二日於香港國際機場所發生的意外進行調查，以確定意外發生時的情況和成因。

民航處發言人今日(星期五)表示：「本報告所載各項有關是次飛機意外的事實均是依據在本報告發出前所得資料而確定的，因此必須視為初步搜集的資料，如再獲得其他證據，該等資料便須更改或更正。」

「在進行更深入的調查和分析後，才可為意外的成因下結論。根據過往的經驗，最後報告將於兩年內完成。」

發言人補充說：「意外調查組發表此報告是為公眾提供多一些有關此意外的資料。」

以下為意外報告的內容全文：

香港金鐘道66號

金鐘道政府合署46樓

民航處意外調查部

總意外調查主任

一九九九年九月十七日

飛機意外報告第1/99號

－－－－－－－－－－－

飛機型號：　　波音麥道-11型

登記標誌：　　B-150

製造年份：　　一九九二年

發動機數目和種類：　　三台普惠公司4460型渦輪風扇發動機

意外日期和時間：　　一九九九年八月二十二日1844時(本地時間)

1044時(協調世界時)

意外地點：　　香港國際機場

意外性質：　　在意外發生時，香港國際機場正受到強烈熱帶風暴的強風和陣風影響，飛機重着陸，右邊起落架首先着地，右邊發動機繼而撞擊跑道，然後着火，右邊機翼脫落，飛機翻向右邊，最後在跑道旁停下，機腹朝天

航班種類：　　定期公共運輸航班

機上人數：　　機組人員：15人 乘客：300人

死亡人數：　　3人

嚴重受傷人數：　　機組人員：5人 乘客：45人

機長執照：　　航空運輸飛行員執照

機長年齡：　　58歲

機長飛行經驗：　　17 900小時(其中3 260小時和肇事航機同一類型)

其他機組人員：　　駕駛艙：1名副駕駛員

座艙：13名機上服務員

資料來源：　　實地調查和訪問

一九九九年八月二十二日華航642號航機意外

－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－

本報告內所有時間均以本地時間作記錄

－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－

1 在意外發生時，香港的天氣正受到強烈熱帶風暴(森姆)吹襲所影響，當時風暴中心位置在香港國際機場東北方距離約50公里，而八號西北烈風或暴風信號已經懸掛。機場氣象室發出的警告包括西北烈風及時速逾50海浬的陣風、湍流及雷暴等，在航機肇事時仍然有效。

2 在飛機意外發生時，天文台風切變及湍流警報系統曾發出中度湍流警告，但並沒有發出風切變警告，而當日亦沒有接獲抵港或離港航班飛行員的風切變報告。不過，鑑於當時總體的氣象情況，在航機意外發生前和肇事時都有透過「自動航站情報服務」作出廣播，警告機師當飛機進場及起飛時可能會遇上強烈風切變及湍流。在飛機意外發生前兩小時，曾有四班航機因天氣惡劣而要復飛、五班航機需要轉飛其他機場，而成功降落的航機則有12班。

3 中華航空公司642號班機是定期載客航班由曼谷起飛前往香港，預計到達時間為1838時。因香港的惡劣天氣預告，航機載有額外燃油，如因天氣不能降落香港，機組人員有多個選擇轉飛其他地方。因此當航機到達香港時，其重量仍接近最大着陸許可重量。該航班在起飛時和飛行期間都沒有問題發生，而航機開始在香港下降之前，機組人員已收到「自動航站情報服務」在1806時發出的最新天氣消息為"X Ray"，資料包括平均地面風向為300度，風速達35海浬。而機場正下着大雨，跑道能見度為650米。機長對副機師作出進場簡報，航機使用儀表着陸系統進場，在25L號跑道降落，並由他本人負責操控；其後，他表示會在最後進場時查核風速資料，然後才決定降落。機組人員決定飛機着陸參考速度(Vref) 為152海浬，並因應最後進場時預期的強風和湍流，選擇目標進場速度為170海浬。

4 機組人員利用無線電設備與香港進近管制單位聯絡，並獲提供雷達引導，切入25L號跑道的儀表着陸航道，引令飛機進場。在1838時，距離着陸尚有約14海浬時，航機便交由機場指揮塔指示機組人員繼續進場。在1841時，機組人員獲告知跑道上飛機着陸區的能見度是1 600米，機場正吹着320度時速25海浬的地面風，並有時速33海浬的陣風；航機獲得着地許可，在25L號跑道降落。在距離跑道大約700呎高度時，機組人員表示“看見跑道”，於是再次查核風速，並獲悉機場當時正吹着320度時速28海浬的地面風，並有時速36海浬的陣風。中華航空公司飛行操作手冊規定，在濕滑跑道着陸時的最大許可側風為24海浬，最低能見度為550米，麥道11型航空器飛行手冊的最大示範許可側風為35海浬。

5 當跑道進入視線範圍後，機長關掉自動駕駛儀，但自動油門仍然啟動。航機然後繼續沿跑道延長中線下降，並保持穩定，但高度卻稍為低於下滑道。當航機在離跑道約50呎的上空時，自動油門將動力減慢至“空中慢車”狀態，而俯抑角度亦有所增加，在同一時間，速度亦在航機着地前一剎那由170海浬減慢至152海浬。雖然機組人員試圖在右邊機翼稍為向下（少於4度）的情況下將機身拉平着陸，但下降速度持續。在1844時，飛機重着陸，右邊起落架首先在跑道着陸區標誌內的中線附近着地，右邊發動機整流罩底部隨即撞擊跑

道，然後着火，右邊機翼脫落，左邊機翼升起，飛機開始翻滾和偏向右邊，這些動作無法修正，最後在跑道右邊草地距離跑道入口約1100米處停下，機身反轉和方向相反。值勤空中交通管制主任立刻按動失事警報通知機場消防局。

6 機場消防局拯救隊伍迅速趕到現場，滅火和拯救工作亦隨即展開，飛機機身的火在兩分鐘之內受到控制，並在五分鐘之內被撲滅。飛機周圍的火則在十五分鐘之內完全被撲熄。

7 乘客從不同的出口疏散，其中包括機身左邊中艙門被衝力撞擊而令機身裂開的大缺口，左邊機翼上方艙門及右邊前艙門的出口。首名進入機艙的消防員，是在到達現場後三分鐘左右，經由右邊前艙門進入機艙的。他形容當時機艙內只見煙而不見火，並嗅到飛機燃料的氣味。已帶上呼吸器具的消防員進入機艙後，便解開仍被縛在倒懸座位上的乘客。由於飛機內空間狹窄且缺乏通道，搜索和拯救行動受到限制。不過，在到達現場後八分鐘左右，已有約200名乘客獲救並由在場人員安全帶到跑道上的臨時接待處。從飛機殘骸救出來的其中兩名乘客，在送抵醫院前已證實死亡，另有一名乘客其後在醫院去世。

8 在拯救行動完成後，檢查殘骸時發現機身已翻轉，並曾經受到猛力撞擊和部分被火燒毀。機身的拱頂整段撞至凹陷。

9 右邊機翼在第三號發動機短艙與機身右邊之間斷裂。右邊機翼於斷裂脫離機身後仍呈一整塊翼狀，散落在機頭對開約90米之處。左邊機翼仍然連在殘骸主要部分，附於機身之上，左邊機翼近機身處已經熏黑。

10 右邊起落架已脫離安裝架，四條輪胎仍然附着車架橫軸。左邊起落架與機翼及機身的接合位仍然相連，並無撞毀或燒毀的痕跡。中間的起落架斷裂，斷裂的位置在泵筒體底軸附近，機輪車架則在跑道上飛機殘骸附近找到，架上還附着輪胎。機頭起落架仍然與機頭機身部分相連，架身只有少許損毀。

11 三台發動機均在意外現場找到。一號發動機（安裝在左邊機翼發動機）仍然與外掛樑結構相連，但發動機連外掛樑則已脫離左邊機翼的前後外掛樑安裝架。二號發動機（安裝在尾後中間發動機）仍然與進氣口及吊架結構相連，但發動機、進氣口及吊架結構則脫離後部機身。三號發動機（安裝在右邊機翼發動機）仍然與外掛樑結構相連，整件結構雖已脫離右邊機翼，但仍留在右邊機翼附近的滑行道上。

12 總意外調查主任根據香港民航（意外事件調查）規例已委任意外調查小組找尋意外成因。香港民航處現正進行調查，並得美國國家運輸安全局及台灣航空器飛航安全委員會代表參與，英國空中意外調查部亦被邀請協助，讀取飛行記錄儀和駕駛艙談話記錄儀的資料。

13 意外調查小組已會見了正副機師，客艙服務員和一些航班的乘客。航空公司亦提交了乘客，機組人員及貨物清單給調查小組。有關氣象，各單位的值勤主任，機場消防隊和醫管局的報告亦已收到。飛行記錄儀，駕駛艙談話記錄儀，航空器飛行文件和維修記錄已扣留作調查。

14 肇事現場初步調查完成後，飛機殘骸被切割成三份，並移到維修區，保存後作進一步調查。檢驗飛機系統和操控的工作將繼續進行。有關的飛機結構部份和零件已送到波音公司和美國國家運輸安全局作詳細檢驗。根據過往經驗，報告將會在兩年內完成，在調查過程中，如有安全建議，將在報告發表前，送到有關機構。

本報告所載各項有關是次飛機意外的事實均是依據在本報告發出前所得資料而確定的，因此必須視為初步搜集的資料，如再獲得其他證據，該等資料便須更改或更正。

完

一九九九年九月十七日(星期五)

- 政務司司長表揚參與華航空難拯救行動人員 (14.09.99)
- 政務司司長表揚參與華航空難拯救人員酒會致辭全文 (14.09.99)
- 客機意外初步現場調查完成 (25.08.99)
- 民航處尋回飛行記錄儀 (24.08.99)
- 八月二十二日赤鱲角風勢情況(24.08.99)
- 行政長官向新聞界發表談話全文(23.08.99)
- 財政司司長巡視航機意外現場(23.08.99)
- 民航飛行器意外調查(23.08.99)
- 一百五十二名航機意外傷者已出院(23.08.99)
- 航空意外心理輔導服務 (23.08.99)

- 行政長官對航機意外發表聲明(22.08.99)